INFORME CPCUA Nº 1/2019

A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
Delegación Provincial de Sevilla

Sevilla, 15 de enero de 2019

INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE ANDALUCÍA AL EXPEDIENTE DE SOLICITUD DE REVISIÓN DE TARIFAS DE TAXIS DE SEVILLA PARA EL EJERCICIO 2019

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias de Andalucía, en ejercicio de la función que le reconoce el Decreto 58/2006 de 14 de marzo de 2006, y en su caso el Decreto 365/2009 de 3 de Noviembre de 2009 ante la Consejería de Hacienda y Administración Pública (Delegación Provincial de Sevilla), comparece y como mejor proceda,

EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto del expediente de solicitud de revisión de las tarifas de Taxis del municipio de Sevilla para el ejercicio 2019, y ello en base a las siguientes:

PRELIMINAR.- Este Consejo precisa plantear como cuestión previa al análisis del expediente que nos ocupa, que el mismo fue presentado en la administración y así consta en su sello de registro, el día 2 de Noviembre de 2018. Si tenemos en cuenta que el Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía establece en su artículo 5 “Solicitudes

y documentación", en su apartado 5, "Las solicitudes y la documentación deberán presentarse:

a) Antes del 1 de octubre, para las autorizaciones de tarifas a aplicar al inicio del año siguiente.
b) Antes del 1 de abril, para las autorizaciones de tarifas a aplicar en el segundo semestre del mismo año."

De una interpretación literal de dicho artículo debe desprenderse que las tarifas solicitadas al tener entrada después del 1 de octubre, solo podrán ser aplicadas a partir del segundo semestre del 2019, de acuerdo con lo ya expuesto, en el supuesto de ser aprobadas.

ALEGACIONES

PRIMERA.- El Consejo considera, con carácter general, que en el expediente de revisión de tarifas que se presenta, pese a recoger los requisitos técnico-administrativos oportunos no cubre el contenido suficiente que los mismos han de aportar para conocer con profundidad la idoneidad de las modificaciones que se proponen.

Entiende este Consejo que los precios públicos se deben determinar a un nivel que cubra, como mínimo, los costes económicos originados por la realización de las actividades o la prestación de los servicios o bien calcularlos a un nivel que resulte equivalente a la utilidad derivada de los mismos. Y no como se argumenta el sector del taxis en el sentido de prestar un servicio en las mejores condiciones posibles a un precio ajustado al consumidor y que permita mantener una cuenta de resultados que posibilite al titular de la gestión

mantener la actividad con una remuneración suficiente para su sustento personal y familiar. Dado que se utilizan dos conceptos indeterminados como son el precio ajustado al consumidor y cubrir con una remuneración suficiente el sustento personal y familiar del taxista.

SEGUNDA.- El Consejo muestra su disconformidad y rechazo al aumento propuesto de las tarifas, sustentada en los datos económica aportados. Ni el valor de un vehículo nuevo es de 18.000 Euros ni la vida útil del mismo es de cinco años, ni se descuenta el valor de venta del vehículo anterior usado, ni se contabiliza la cantidad de vehículos que siendo híbridos no tienen que soportar en la misma proporción la subida de la gasolina o diesel. Ni se contabiliza el uso privativo que se hace del mismo cuando no realiza prestación de servicio público.

Nos llama la atención que la memoria refiera que el dato de vehículos que utilizan GLP sea irrisorio en Sevilla, cuando en las grandes capitales este tipo de combustible es utilizado por porcentajes superiores al 10% (a modo de ejemplo el parqué madrileño reflejaba un 12,92% de vehículos que utilizaban este combustible en 2017), lo que nos da la sensación de que simplemente, no se tiene este dato y por ello no se ha reflejado en la memoria, suponiendo por tanto un incremento en el coste del servicio en lo que combustible se refiere.
Por otro lado, si asumimos que el periodo útil de un vehículo es de cinco años (según la propia memoria económica aportada), ésto supone actualizar el 20% de la flota cada año, no es lógico que en los últimos años y en los próximos no se opte por un combustible más económico, reduciéndose de forma drástica el peso del diésel y por tanto el coste de combustible a encauzar de las tarifas aprobadas para el año próximo.

Tampoco se establecen estadísticas de la necesidad de solicitar préstamo para la compra de vehículo, en este sentido habrá quien pueda hacer frente al pago total o parcial de un nuevo vehículo y habrá quien pueda efectuar pagos de cancelación anticipada de cantidades correspondientes al préstamo en función de los ingresos obtenidos y por tanto los datos no son reales sino muy subjetivos.

Por otro lado no se hace mención a las deducciones de IVA de la compra, ni de las distintas bonificaciones por su destino a servicio público, por su uso por autónomo ni por los posibles descuentos por familia númerosa en cuanto al impuesto de matriculación.

Ni que decir tiene que los datos incorporados con respecto al incremento de las primas de seguro no son reales por cuanto que las mismas van descendiendo y los costes financieros tienen igualmente a minorarse haciéndose más bajos y asequibles, por lo que dichos datos no pueden motivar la subida tarifaria propuesta sino todo lo contrario. Ademas de que establecer una variación del 20 % de los costes financieros es establecer incrementos no reales en el momento actual.

TERCERA.- Igualmente este Consejo no encuentra justificación alguna que motive la subida de tarifa interesada y muy al contrario, es preciso tener en cuenta que la situación económica de la mayoría de la población es muy precaria, con un alto porcentaje de paro o desempleo, con salarios muy bajos y actualmente viene azotada aún por la crisis económica que amenaza con permanecer y endurecerse en estos periodos de incertidumbre política y económica.

CUARTA.- El argumento deducido en el expediente administrativo de incremento de los precios del combustible para justificar el incremento de las tarifas debe ser sometido a unos criterios de prudencia y equilibrio, en tanto en cuanto, se trata de unas cuantías que son fluctuantes, lo que significa que en ocasiones descienden y en otras van al alza.

En el mismo sentido, dejamos constancia de que en el expediente administrativo no se acredita en los debidos términos cuál ha sido el supuesto incremento (en tanto por ciento) que los precios del combustible han sufrido en estos años.

Debe señalarse, además, que el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, propugna en su artículo 36 la eliminación de contaminantes, expresando al respecto que: "1. Las Administraciones competentes, junto con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi y los sindicatos, promoverán la incorporación de combustibles y motores que resulten menos contaminantes, pudiendo establecerse disposiciones y programas de promoción para aquellos vehículos que se incorporen a esas tecnologías".

Por consiguiente, teniendo en cuanta el porcentaje de renovación de flota a la que se hace mención en el expediente, debe tenerse en cuanta que debería afectar muy levemente el incremento de gasto basado en los precios del combustible, entendemos que podría minorarse la repercusión sobre el

precio final a las personas usuarias si se fomentase la incorporación de vehículos híbridos o eléctricos a la flota.

QUINTA.- En idéntico orden de cosas al expresado en el apartado precedente, este Consejo considera que no se ha acreditado, ni motivado, de modo suficiente el aumento de los gastos de mantenimiento de los vehículos, no sirviendo para justificar el incremento de tarifas la mera mención a tales subidas si no va acompañada de estudios soportados por fuentes fiables.

SEXTA.- En relación a la estructura tarifaria propuesta, este Consejo quiere señalar que la aplicación de la tarifa 1.2 las 24 horas en determinados días laborables, como los sábados, todos los días de Semana Santa y de Feria, y los días 24 y 31 de diciembre, así como el 5 de enero, no responde a una compensación económica por un servicio prestado en un horario o día que lo justifique. Además, señalar que es necesario que se especifique, que los incrementos originados con motivo de los días de Feria del municipio, sean de aplicación únicamente a los recorridos con origen y/o destino el Recinto ferial.

SEPTIMA.- El Consejo quiere recalcar la necesidad de ampliar el horario de la Tarifa 1.1, de forma tal que se apliquen los servicios urbanos a partir de las 6:00 h de la mañana y no de las 7:00, ya que considera que hay muchos trabajadores que se pueden ven perjudicados por el intervalo horario aplicado actualmente.

OCTAVA.- Por último, señalar que, con respecto al apartado de suplementos sobre lo marcado en taxímetro a la tarifa urbana, el Consejo

considera que el servicio por maleta no debe ser abonado si el bulto se traslada en el habitáculo como equipaje de mano.

Al respecto este Consejo viene argumentando su disconformidad con el suplemento incorporado bajo el epígrafe: “Por cada maleta, bulto o conjunto de bultos de más de 60 cm (Excluidas sillas personas con discapacidad) que aumenta la factura, considerándose que debe ser suprimido. En este sentido, el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba para Andalucía el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, establece en su art. 31.2 como obligación para los vehículos de autotaxi que “deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros”. La norma indicada señala como un derecho de las personas usuarias del servicio en su art. 55.c) el “Transportar en el vehículo maletas u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello la normativa vigente”.

El Consejo considera que no queda suficientemente acreditado que los bultos que se indican en la propuesta de tarifas vengan, juntos o separados, a superar la capacidad de carga de hasta 330 litros que prescribe la normativa de aplicación, por lo que el suplemento por maletas no queda debidamente justificado, más si se considera que su transporte en el vehículo es un derecho de las personas usuarias.

Con la aplicación del suplemento estaríamos, por tanto, asumiendo que la persona consumidora está pagando por un derecho que viene intrínseco en la propia prestación del servicio, como podría ser de forma análoga el de “elegir el itinerario” o “disponer de aire acondicionado”.

Entendemos por tanto que no cabe establecer suplemento alguno por bultos y mucho menos cuando estos son considerados equipaje de mano por tratarse de un concepto incluido con el transporte.

Por lo expuesto, procede y

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (Delegación Provincial de Sevilla) que habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido informe **NO FAVORABLE** sobre el Expediente de solicitud de revisión de las tarifas de taxis de Sevilla. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.